



CAMARA

DE COMERCIO DE BOGOTA



Veeduría al proyecto del paseo
urbano carrera quince

Vicepresidencia de Gestión Cívica y Social.

XI CONCLUSIONES

Biblioteca -CIEB-

No. Inventario 14129

Fecha Ingreso 28/02/99
DIA MES AÑO

Precio \$ 10.000 No. Ejemplares Vol. 3

ARA DE COMERCIO
C. BOGOTA
op. CCB0952
j.1



14129

CUARTO INFORME
Santafé de Bogotá, Junio de 1999

INDICE

INTRODUCCION

I. REDES DE SERVICIOS PUBLICOS

- 1.1 Redes eléctricas
- 1.2 Redes de acueducto
- 1.3 Redes de alcantarillado

II. ANDENES

- 2.1 Daños en la superficie

III. ARBORIZACION

- 3.1 Cambios en el proyecto
- 3.2 Avance de los trabajos

IV. ANTEJARDINES

V. PARQUEADEROS

VI. ILUMINACION Y MOBILIARIO URBANO

VII. SEÑALIZACION PREVENTIVA DE LAS OBRAS

VIII. CUMPLIMIENTO DE LAS METAS CONTRACTUALES

- 8.1 Primer Tramo: Contrato del Consorcio Nieto Fajardo
- 8.2 Segundo Tramo: Contrato del Consorcio 90-100

IX. INQUIETUDES Y SUGERENCIAS DE LA COMUNIDAD

X. RECOMENDACIONES

XI. CONCLUSIONES

I. INTRODUCCIÓN

La Cámara de Comercio de Bogotá y CORPOQUINCE, presentan el cuarto informe de veeduría ciudadana del Paseo Urbano Carrera 15, correspondiente a los meses de marzo, abril y mayo de 1999, obra adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano IDU.

Al igual que en el informe anterior, presentaremos el estado de avance del proyecto y una relación del cumplimiento de los compromisos adquiridos por la Administración Distrital con la comunidad.

CONTRATOS

- **Contrato de obras en el tramo comprendido entre las calles 72 a 90.**

Contratista : Consorcio Nieto Fajardo

Valor : \$ 4.504'887.559

Plazo : 9 meses.

Fecha de inicio : 21 de julio de 1998

Fecha de terminación inicial: 21 de abril de 1999

Primera Prorroga: Dos (2) meses

Segunda Prorroga: Cuarenta (40) días

Fecha de terminación última: 31 de julio de 1999

- **Contrato de obras en el tramo comprendido entre las calles 90 a 100.**

Contratista : Consorcio 90-100

Valor : \$ 2.931'329.080

Plazo : 6 meses.

Fecha de inicio : 8 de enero de 1999

Fecha de terminación inicial: 8 de julio de 1999

Primera prorroga: veintitrés (23) días

Fecha de terminación última: 31 de julio de 1999

- **Contrato de interventoría para el tramo comprendido entre las calles 72 y 100**

Contratista: consorcio INARE LTDA Leonidas Narvaez

Valor adicional: \$400'103.488

Plazo: 10 meses

Fecha de Inicio : Junio 9 de 1998

Fecha de terminación inicial: Abril 9 de 1999

Prorroga en trámite: Cuatro (4) meses

Fecha de terminación final: Agosto 9 de 1999.

I. REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS

1.1 Redes eléctricas. Se terminó la ampliación de las redes de energía eléctrica con 4 ductos de PVC de 4" de diámetro en el tramo 72-90. En el tramo 90-100 se instalaron los ductos por el costado occidental. Para la realización de los cruces de calzada se presentaron retrasos en el trámite de la autorización del cierre de la Carrera 15 en las calles 84 y 85. Con respecto a las cajas, el contratista ha tenido que dejar dilataciones en las ultimas tapas debido a las fisuras encontradas alrededor de varias de ellas. Se espera que se reparen las tapas que se han roto durante el desarrollo de las obras.

La colocación de los postes de iluminación vehicular y peatonal ha continuado sin contratiempos. Se definió el color gris para los postes de iluminación vehicular. El retiro de los postes viejos se ha venido realizando lentamente.

La Alcaldía Menor de Chapinero cerró por falta de licencia de construcción las obras de la subestación de energía al frente de la Clínica El Country. Esta situación ha retrasado la puesta en funcionamiento de la nueva iluminación del sector evidenciando la descoordinación institucional y el apresuramiento de la Alcaldía Menor. Lo lógico era que hubiera cerrado toda la obra del IDU y no uno de sus componentes.

1.2 Redes de acueducto. Se terminaron de instalar las nuevas tuberías de acueducto en el tramo 72-90. Aún están pendientes algunos cruces de calzada en las calles 73, 74, 75 y 82 por el costado oriental. En el tramo 90-100, costado occidental, se instaló una tubería nueva de 6" de diámetro entre las calles 94 a 100, faltando los cruces de las calles 94, 95, 97 y 98. Por el costado oriental, se instalaron las tuberías de 12" y 4" entre las calles 90 y 94. A partir de la calle 94 hacia el norte se comenzó la instalación de tuberías de 12" y 6". Estos trabajos han provocado algunas roturas de la tubería antigua, lo que obligo a la suspensión del servicio con las consecuentes molestias para los residentes y comerciantes de la zona.

1.3 Redes de alcantarillado. Los diseños de los nuevos sumideros y algunas tuberías para aguas lluvias han sido devueltos por la EAAB en 6 oportunidades, obligando a la interventoría a ordenar los trabajos con esquemas de obra no aprobados oficialmente. Sin embargo, en el período se continuó con la construcción de sumideros. Recientes investigaciones de la red indicaron que una tubería que aparecía en planos entre las calles 73 y 75 en realidad no existe, por tanto deberá construirse con el inconveniente de cerrar la calzada al tráfico.

El proyecto de alcantarillado consiste en acomodar el sistema a los nuevos andenes y no contempla su ampliación, por tanto el servicio seguirá siendo deficiente por una capacidad insuficiente.

II. ANDENES

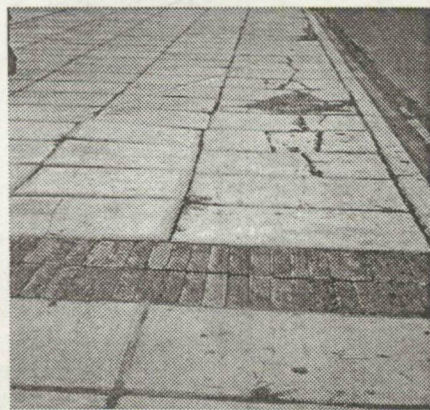
2.1 Daños en la superficie.

El sistema constructivo del andén ha presentado fallas que se han venido corrigiendo a medida que avanza la obra, por una parte debido a que el diseño original de las plaquetas que conforman la superficie tenía una resistencia inferior a la carga real a la cual van a ser sometidas y por el otro lado, a que la base sobre la cual se apoyan permite asentamientos que no solo son indeseables estéticamente sino que permiten la formación de charcos y la filtración de agua.

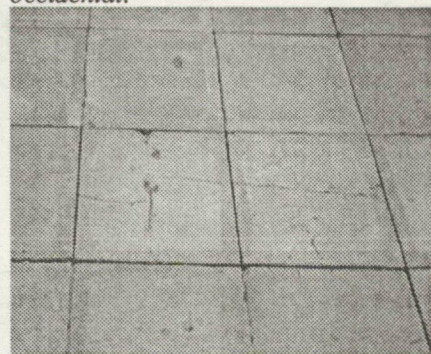
En el caso de las plaquetas, su diseño no contempló las situaciones en las que las empresas de servicios públicos requieren operar sus equipos desde el andén, ni la irresponsabilidad de algunos bogotanos que suben el carro para parquear o esquivar un trancón.

La firma interventora en EL INFORME TECNICO SOBRE LOSETAS PREFABRICADAS EN CONCRETO advirtió sobre esta situación y recogió el concepto del proveedor - TITAN - , quien recomendó instalar plaquetas cuadradas mas pequeñas sin refuerzo. Este cambio además de incrementar la resistencia de la superficie, mejoró el trabajo del andén como adoquín. La diferencia entre los dos tipos de plaqueta es evidente, y aunque en algunas partes se observan vencimientos en su superficie, el contratista de la obra los considera normales y afirma que no significan rotura.

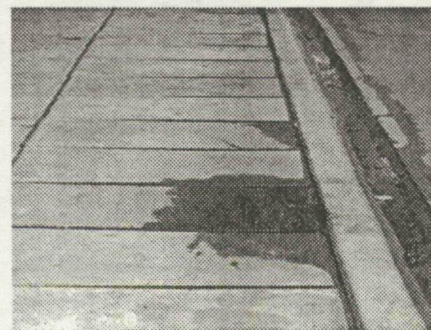
El mejoramiento de la estructura de base del andén recomendado por la veeduría fue acogido por el IDU para los últimos tramos de la obra. En estos, se reemplazó el recebo por un relleno de concreto fluido, el cual aumentara la resistencia y evitara el efecto nocivo de la infiltración de agua lluvia sobre los rellenos de arena y recebo.



*Hundimiento y rotura de plaquetas.
Carrera 15 con calle 87, costado occidental.*

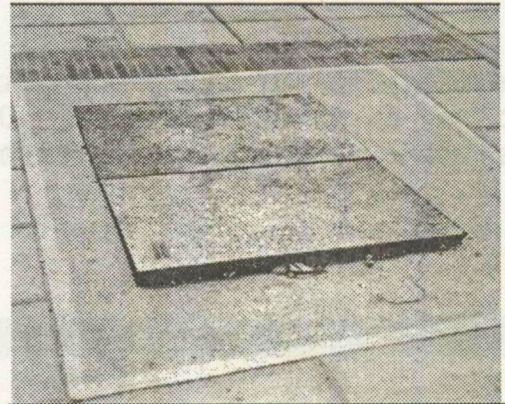
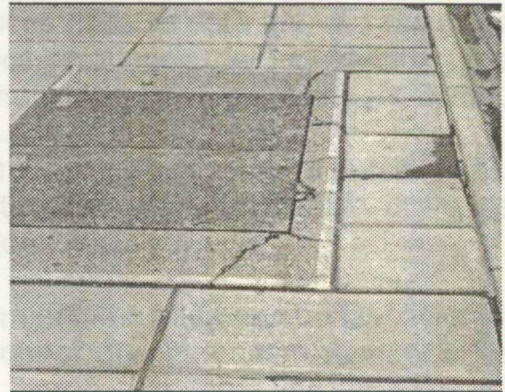


*Vencimiento de plaquetas. Carrera 15
con calle 83, costado oriental.*



*Formación de charco a lo largo del
sardinel.*

Una cantidad apreciable de tapas de las cajas de inspección fundidas en el sitio por el contratista presentan grietas y algunas no corresponden al tamaño de las cajas debido a la dilatación de la mezcla en el proceso de fraguado. Según el contratista estas serán reemplazadas antes de la fecha límite del contrato. Las tapas empleadas por la Empresa de Telecomunicaciones de Santa Fe de Bogotá son viejas y su mal aspecto contrasta con la obra. El argumento utilizado por ellos es que las tapas viejas son mas difíciles de remover por los ladrones, - quienes ya se han robado además de las tapas los cables - ya que traen un sobrepeso que hace necesario el uso de equipo especial para removerlas.



Tapas defectuosas. Las tapas fundidas en la obra presentan fallas. Las tapas de la ETB tienen muy mal aspecto (foto superior)

Las bahías de parqueo en algunos tramos se encuentran por debajo del nivel de la calzada, es decir que se forma un “hueco” entre el andén y la vía. Es importante que se corrija este error rebajando el nivel de la calzada y asegurando que en las próximas repavimentaciones se mantenga la vía por debajo o por lo menos al mismo nivel.

El ritmo de la obra se ha incrementado notoriamente al acercarse la fecha límite del plazo y vale la pena destacar que tanto la señalización como el aseo han sido mejorados. Las obras del parque del Virrey (parque contiguo a la Plaza de las Flores, un contratista diferente) ya fueron iniciadas y avanzan a buen ritmo.

Esta veeduría espera que el contratista corrija los defectos de construcción y los daños causados por terceros, con el fin de que la comunidad reciba a satisfacción los trabajos.

El decreto plantea dos alternativas a consideración de los propietarios de los inmuebles ubicados sobre la Carrera 15:

1. El propietario del inmueble cede gratuitamente su zona de antejardín, incorporándose a los inventarios de bienes de uso público y el IDU realiza la intervención del antejardín sin cobro alguno por la obra.

III. ARBORIZACION

3.1 Cambios en el proyecto. El IDU nos informó que el remate perimetral de las materas cuenta con la aprobación del jardín Botánico, quienes expresamente lo especificaron para proteger los arboles de la escorrentía superficial. Resulta contradictorio observar que en la ciclovía que se construyó frente al Jardín Botánico por la Calle 63 las materas hayan quedado con el borde inclinado hacia adentro de la matera, permitiendo de esta manera que la escorrentía de agua lluvia drene hacia los arboles.

Resulta preocupante la cantidad de materas que se construyeron encima del paso de ductos de servicios públicos. Los arboles tendrán poco espacio para que sus raíces se expandan y busquen agua. Esta situación y la poca resistencia del Liquidambar a la contaminación vehicular, podrán significar una alta mortandad de los arboles plantados.

Aún no se conoce la especie de árboles que se sembrarían en la zona de antejardines, con el fin de conservar el planteamiento paisajístico del proyecto: doble hilera de arboles en el costado oriental y una hilera en el occidental.

En cuanto a la propuesta de un sistema de riego por goteo en cada una de las materas, el IDU no hizo ningún comentario. Se limitó a informar que el mantenimiento de los árboles estará a cargo del Jardín Botánico.

3.2 Avance de los trabajos. A la fecha se han construido más de 150 materas en el tramo 72-90 y más de 100 en el tramo 90-100. El Jardín Botánico ha venido sembrando los arboles tan pronto están listas las materas. Hay buena disponibilidad de los Liquidambar.

IV. ANTEJARDINES

Por fin parece haberse aclarado la situación jurídica de la zona de antejardines para realizar su intervención. El 3 de mayo pasado, el Alcalde Mayor expidió el Decreto 290 "Por el cual se autoriza la intervención en las zonas de antejardines como elementos integrantes del espacio público y se dictan otras disposiciones".

El decreto plantea dos alternativas a consideración de los propietarios de los inmuebles ubicados sobre la Carrera 15:

1. El propietario del inmueble cede gratuitamente su zona de antejardín, incorporándose a los inventarios de bienes de uso público y el IDU realiza la intervención del antejardín sin cobro alguno por la obra.

2. Los propietarios realizan las obras de adecuación de la zona de antejardin conforme a los diseños que deberá entregar el IDU, para lo cual tienen un plazo de un (1) mes, contado a partir de la entrega de los diseños definitivos.
3. El IDU ejecuta las obras no realizadas en el plazo establecido y las cobra al propietario del inmueble que además no hizo la cesión al Distrito.

Actualmente, el IDU adelanta la elaboración de los diseños de antejardin predio por predio. Las obras se contratarían en el segundo semestre del presente año.

V. PARQUEADEROS

El IDU terminó el proceso de licitación y adjudicó la construcción por concesión de los cuatro parqueaderos subterráneos, así:

1. Licitaciones IDU-LP-SSE-001 y 003
Parqueaderos de Unilago y Carulla calle 90
Contratista: Consorcio Unilago
2. Licitaciones IDU-LP-SSE-002 y 004
Parqueaderos Carulla calle 85 y Parque calle 96
Contratista: Consorcio Parqueadero Calle 85

En el próximo informe se ampliara esta información, pues a la fecha no ha llegado del IDU información adicional sobre estas adjudicaciones.

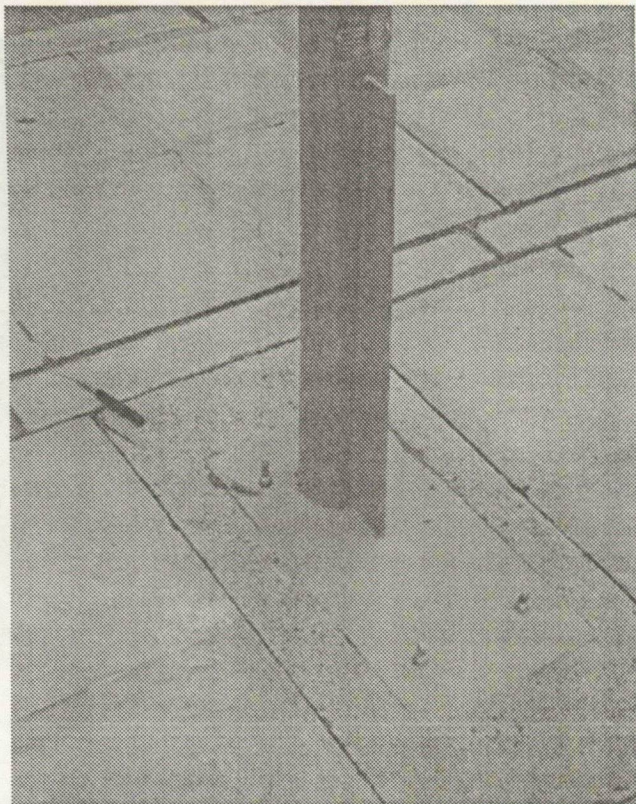
Se confirmó las observaciones de la Cámara sobre los pliegos de licitación de estos parqueaderos, en el sentido que eran restrictivos y no favorecían la presentación de un número importante de propuestas. El número máximo de propuestas recibidos por parqueadero fue dos.

La licitación que el IDU abrió para la adjudicación de parquímetros fue declarada desierta, por tanto su colocación en las bahías del proyecto se verá demorada.

VI. ILUMINACION Y MOBILIARIO URBANO

En el informe anterior se indicó la inconveniencia de dejar los tornillos de fijación de los postes de iluminación peatonal descubiertos. Hasta la fecha no se ha corregido este error y la única acción llevada a cabo es el corte de las secciones sobrantes de tornillo, lo cual aunque mejora la seguridad del peatón, no es una solución definitiva ni se ajusta al diseño de la Administración al respecto.

Los postes peatonales se han ido instalando conforme avanza la obra de los andenes y algunos tienen ya su luminaria en funcionamiento. En el caso de los postes de iluminación vehicular, las bombillas no se han instalado con la misma velocidad y ninguno de ellos ha entrado en servicio. El contratista dice que no puede continuar con los trabajos en este tipo de luminaria debido a que Codensa debe definir algunas especificaciones técnicas. En este caso la entrega de estos postes y el retiro de los anteriores quedaría por fuera del plazo de entrega de la obra. Hasta el momento solo se han retirado los que se encontraban entre las calles 82 y 87 en el costado occidental.



Fijación de los postes peatonales. Los tornillos que sobresalen de la superficie son un obstáculo peligroso para el peatón.

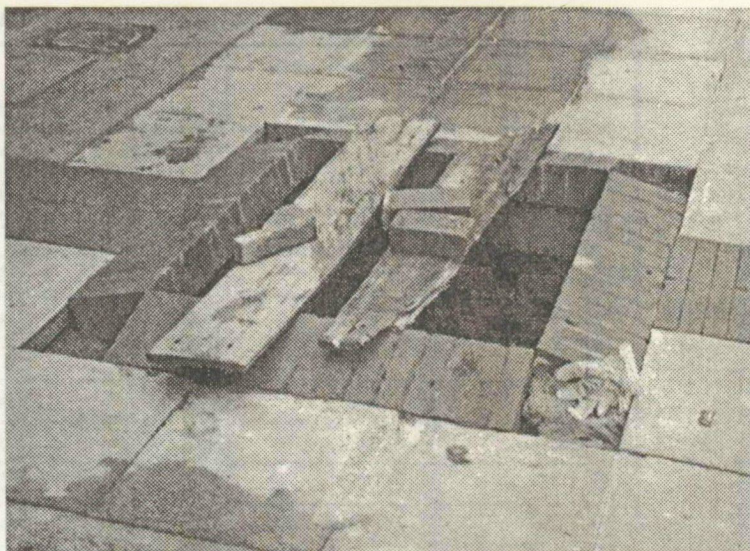
Las obras de iluminación se vieron retrasadas por el cierre de la obra de subestación eléctrica, localizada frente a la Clínica de El Country, ordenado por la Alcaldía Menor de Chapinero por la falta de licencia de construcción. A la fecha, ya se había superado este inconveniente.

Al frente del número 82-35 costado occidental fueron instaladas por error dos bases para iluminación vehicular a una distancia aproximada de 5 mt. una de las cuales debe ser retirada por el contratista

El retiro de los postes viejos se ha complicado, al parecer porque la Empresa de Energía pretende cobrar al IDU una suma excesiva. Sin embargo, se ha observado que esta actividad se está realizando aunque lentamente.

VII. SEÑALIZACION PREVENTIVA DE LAS OBRAS

La señalización mejoró notablemente, la mayoría de las cajas tienen una cinta perimetral suficientemente visible y las áreas de trabajo están bien aisladas con corredores de circulación peatonal cuando amerita el caso. La ETB ha estado trabajando en áreas ya intervenidas y su señalización es aceptable; sin embargo insistimos en el uso de señales plásticas reflectivas que no solo son más visibles sino que son de fácil instalación y retiro. En esta etapa de la obra el volumen de escombros no es tan alto y su manejo ha sido adecuado.



Mejoramiento de la señalización. Ejemplos como el de esta foto, comunes al inicio de la obra, están siendo superados.

VIII. CUMPLIMIENTO DE LAS METAS CONTRACTUALES

8.1 Primer tramo: Contrato del Consorcio Nieto Fajardo

En el cuadro No. 1 se observa la inversión programada vs la inversión realizada por el Consorcio Nieto Fajardo durante los meses de Julio de 1998 a Mayo de 1999. En el mes de mayo se realizó la mayor inversión mensual hasta la fecha: \$ 750.6 millones. Se observa una recuperación importante en la inversión a partir del mes de febrero de 1999. Esta situación la observamos de manera gráfica en la Figura No.1.

A manera de información se incluye la reprogramación de la inversión por las prorrogas autorizadas al plazo del contrato. Con respecto a esta, el contratista estaría cumpliendo las metas y no sería acreedor de multas. La programación inicial se terminaba en el mes de abril, mes de finalización original del contrato.

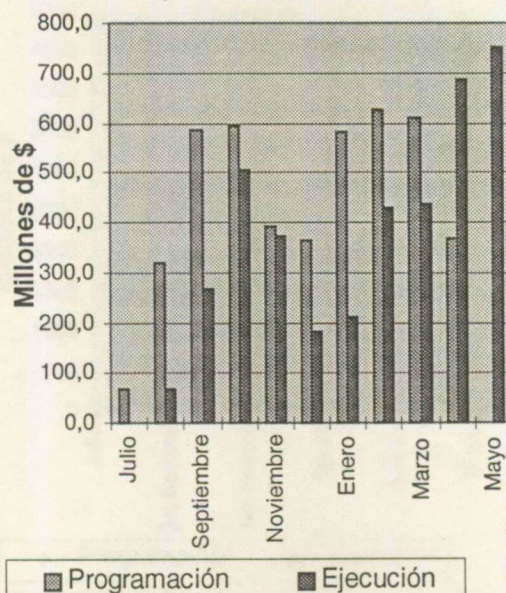
Cuadro No. 1
Inversión Programada Vs. Inversión Real
(Valores mensuales)

MES	Inversión Programada	Reprogramación	Inversión Real	% Ejecución
Julio	69,4	0	0	0,0%
Agosto	320,6	67,1	67,3	21,0%
Septiembre	584,1	265,8	266,8	45,7%
Octubre	593,6	503,2	503,4	84,8%
Noviembre	392,4	369,4	372,4	94,9%
Diciembre	361,7	179,3	183,1	50,6%
Enero	581,4	100,7	210,8	36,3%
Febrero	625,0	358,8	429,6	68,7%
Marzo	610,3	504,1	436,2	71,5%
Abril	366,4	574,1	688,2	187,8%
Mayo	0	467,8	750,6	No aplica

En el cuadro No. 2 y en la figura No. 2 se observa el comportamiento de la inversión del contrato de obra del Consorcio Nieto Fajardo de manera acumulado en los primeros once meses de ejecución. En Abril, mes de terminación original del contrato, se había ejecutado el 70.1% del valor original del mismo.

Se observa que el contratista aumento sus rendimientos en forma importante a partir del mes de febrero de 1999, manteniendo el ritmo hasta la fecha. Se observa un bache en la ejecución durante los meses de diciembre de 1998 y enero de 1999. Gracias al repunte de febrero, marzo y abril, el atraso que en enero era del 44.8% se redujo al 29.9% en el mes de abril. De mantenerse la tendencia observada, no debe haber inconveniente para que la inversión alcance el valor del contrato durante el mes de julio próximo.

Figura 1 - Programación vs. Ejecución mensual



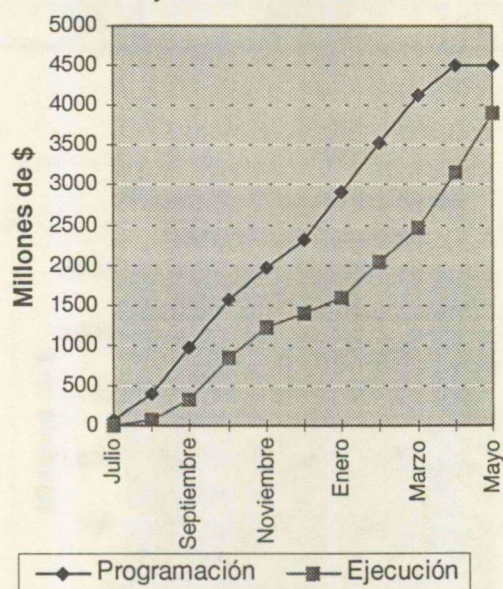
Cuadro No. 2
Inversión Programada Vs. Inversión Real
(Valores acumulados)

MES	Inversión Programada	Reprogramación	Inversión Real	% Ejecución
Julio	69,4	0,0	0,0	0,0%
Agosto	390,0	67,1	67,3	17,3%
Septiembre	974,1	332,9	334,1	34,3%
Octubre	1.567,7	836,1	837,5	53,4%
Noviembre	1.960,1	1.205,5	1.209,9	61,7%
Diciembre	2.321,8	1.384,8	1.393,0	60,0%
Enero	2.903,2	1.485,5	1.603,8	55,2%
Febrero	3.528,2	1.844,3	2.033,4	57,6%
Marzo	4.138,5	2.348,4	2.469,6	59,7%
Abril	4.504,9	2.922,5	3.157,8	70,1%
Mayo	4.504,9	3.390,3	3.908,4	86,8%

Las causas de los atrasos con relación al programa original, de las cuales algunas motivaron las prorrogas autorizadas por el IDU, son:

- Interferencias con los trabajos de redes de servicios públicos ejecutados por otras empresas
- Inexistencia de planos de ubicación exacta de redes
- Ausencia de planos aprobados por la EAAB de las obras de alcantarillado y acueducto
- Cambio de especificaciones de losetas y material de relleno
- Invierno
- Estudio de solicitudes de mantenimiento de bahías de parqueo existentes
- Disminución de trabajos en la época de Navidad por solicitud del comercio de la zona
- Insuficiencia de los diseños: localización de materas, detalles de esquinas, etc.

Figura 2 - Programación vs. Ejecución Acumulada



8.2 Segundo tramo: Contrato del Consorcio 90-100

Al igual que en el caso del contrato anterior, los trabajos se han retrasado, aunque muchas de las determinaciones de obra de aquel contrato han servido para disminuir los imprevistos. En el cuadro No. 3 y en la Figura No. 3 se observa la ejecución del contrato durante los meses de enero a mayo de 1999.

Este contrato debía terminarse el 8 de julio pero se ha prorrogado hasta el 31 de julio de 1999. Esta prórroga es razonable considerando la experiencia de la ejecución del primer tramo, en el cual hubo necesidad de reprogramar las obras en tres meses y diez días adicionales.

Durante los meses de enero a abril se incumplieron las metas mensuales, lográndose un máximo de ejecución del 64.8%. Durante abril y mayo se incrementó favorablemente la ejecución del contratista, lográndose una inversión récord de \$ 677.7 millones y superándose la meta mensual.

Cuadro No. 3
Inversión Programada Vs. Inversión Real
(Valores mensuales)

MES	Inversión Programada	Inversión Real	% Ejecución
Enero	107,5	53,4	49,7%
Febrero	333,6	192,3	57,6%
Marzo	601,5	327,0	54,4%
Abril	775,0	502,2	64,8%
Mayo	603,4	677,7	112,3%

Figura 3 - Programación vs. Ejecución mensual

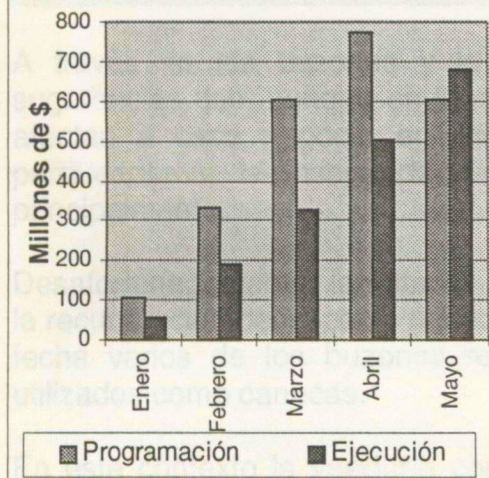
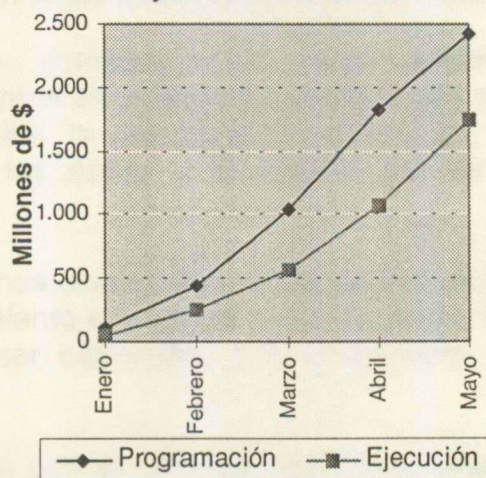


Figura 4 - Programación vs. Ejecución Acumulada



En el cuadro No. 4 y en la figura No. 4 se observa el comportamiento de la inversión del contrato de obra del Consorcio 90-100 de manera acumulado en los primeros cinco meses de ejecución. Durante los primeros cuatro meses la ejecución del contrato se había mantenido entre el 50 y el 60% de las metas acumuladas. Afortunadamente en el mes de mayo hubo un repunte importante en la ejecución alcanzándose el 72.4% de la meta acumulada para este mes.

Cuadro No. 4
Inversión Programada Vs. Inversión Real
(Valores acumulados)

MES	Inversión Programada	Inversión Real	% Ejecución
Enero	107,5	53,4	49,7%
Febrero	441,1	245,7	55,7%
Marzo	1.042,6	572,7	54,9%
Abril	1.817,6	1.074,9	59,1%
Mayo	2.421,0	1.752,6	72,4%

En la figura 4 se observa el incremento en la ejecución durante los dos últimos meses observados, sin embargo el contratista deberá realizar un esfuerzo adicional para alcanzar el 100% en la fecha prorrogada: julio 31 de 1999 que parece estar muy justa considerando los problemas que aún persisten.

En este tramo se repitieron algunos imprevistos observados en el primer tramo, a saber: Inexistencia de planos de ubicación exacta de redes, ausencia de planos aprobados por la EAAB de las obras de alcantarillado y acueducto, invierno. estudio de solicitudes de mantenimiento de bahías de parqueo existentes e insuficiencia de los diseños: localización de materas, detalles de esquinas, etc.

IX. INQUIETUDES Y SUGERENCIAS DE LA COMUNIDAD

A través de los buzones y la línea directa la Veeduría recibió varias quejas y sugerencias que, aunque en la mayoría de los casos se refieren a aspectos que solo afectan a cada negocio en particular, evidencian la preocupación acerca de los parqueaderos, la inseguridad, el impacto de las obras y el manejo del tráfico principalmente.

Desafortunadamente, la falta de civismo de algunos ciudadanos refleja desinterés por la recuperación del espacio público y su fortalecimiento a través de la participación. A la fecha varios de los buzones han tenido que ser cambiados y habitualmente son utilizados como canecas.

En este contexto la veeduría considera que para que el Proyecto del Paseo Urbano Carrera Quince logre la valorización permanente del sector, tanto los comerciantes como los residentes deben organizarse para el cuidado, mantenimiento, vigilancia y

mejoramiento continuado. En este sentido, es deseable que se afilien a Corpoquince, entidad creada con estos objetivos y propósitos.

X. RECOMENDACIONES

10.1 La Administración Distrital acogió las siguientes recomendaciones:

- Realización de un programa de señalización e información sobre los parqueaderos del área de influencia del sector.
- Definición de una alternativa técnica para permitir que el llenado de las juntas entre plaquetas quede al mismo nivel y se entregue una superficie de andén homogénea.
- Definición de una solución jurídica para la intervención de las zonas de antejardín.
- Reprogramación de las obras durante el mes de diciembre de 1998.
- Adicionar una solución técnica para el drenaje de las zonas de antejardín.

10.2 Las siguientes recomendaciones no fueron acogidas por la Administración:

- Permitir el parqueo provisional tarifado sobre la Carrera 15 hasta que se construyan y pongan en funcionamiento los parqueaderos subterráneos.
- Cambiar el sistema de anclaje de las luminarias peatonales para que los pernos quedarán embebidos en el concreto y no a la superficie.
- Terminar rápidamente un tramo del corredor para que los comerciantes y residentes apreciaran como quedaría el Paseo Urbano.
- Cambiar el remate superior de las materas para que quede al nivel del piso del andén, dejando al agua lluvia drenar hacia dentro de la matera.

10.3 Las siguientes recomendaciones aún no han tenido respuesta de la Administración:

- Sacar las rutas de buses ilegales que actualmente operan en la Carrera 15.
- Trasladar las rutas de buses que operan legalmente en la Carrera 15 a la Avenida Caracas o Autopista Norte.
- Definir la solución técnica para la intervención de los antejardines y asignar los rendimientos de la valorización para costear estas obras.
- Estudiar alternativas para reemplazar las dos hileras de árboles del proyecto inicial que no han podido sembrarse.
- Instalar un sistema de riego por goteo en cada una de las materas.

10.4 Nuevas recomendaciones:

- Definir la especie de árbol a sembrar en la zona de antejardín. Preferiblemente, de bajo porte y que florezca.
- Exigir al Contratista el reemplazo de las plaquetas rotas y la reparación de los defectos de construcción y daños de terceros, para el recibo de los trabajos.

XI. CONCLUSIONES

- Los contratos de obra deben terminarse el próximo 31 de julio de 1999.
- El retiro de los postes viejos se realiza muy lentamente. Esta actividad a cargo de la Empresa de Energía es deseable se termine en conjunto con los contratos del IDU.
- Deben construirse algunos tramos del alcantarillado de aguas lluvias que implicara el cierre de la vía.
- El aspecto del costado occidental de la carrera 15 no corresponde con el de una obra nueva: se observaron numerosas plaquetas rotas, apozamiento de aguas lluvias a lo largo del sardinel y tapas rotas o que no se ajustan a los marcos. Se debe exigir al contratista el reemplazo de plaquetas rotas y la reparación de defectos de construcción y daños producidos por terceros.
- Esta pendiente por definir la solución técnica para la intervención de las zonas de antejardín que incluya su arborización.
- La Administración solucionó el problema jurídico para intervenir la zona de antejardines. Los dueños de los predios sobre la Carrera 15 deben acercarse al IDU para concertar las obras de sus antejardines.
- El IDU adjudicó los cuatro parqueaderos subterráneos del Proyecto.
- La licitación para la adquisición de los parquímetros se declaró desierta.
- Mejoró la señalización de las obras.
- A partir del mes de febrero las obras se agilizaron. Sin embargo, fue necesario prorrogar los plazos de los contratos por diferentes causas.
- Los comerciantes continúan quejándose por la falta de parqueo disponible en la zona que ha causado que los clientes se dirijan a otras zonas de la ciudad o a centros comerciales. Otros temas motivo de las quejas fueron la inseguridad, la congestión vehicular y la demora de las obras.

Viernes 14 de Mayo (10 am)

TRAMO			OBRAS EN EJECUCION
de calle	a calle	costado	OBSERVACIONES
72	73	oriental	Demolición de piso viejo, nivelación de cajas e instalación de plaquetas.
73	75	oriental	Instalación de plaquetas
73	75	occidental	Acabados
75	76	occidental	Instalación de materas y siembra de arboles
Parque de las flores.		occidental	Inicio de las obras del parque del Virrey, que conecta a través del andén la carrera 15 con la paralela a la autopista norte. En este momento se esta colocando la base para las plaquetas del costado sur.
			Hay una caseta de remontadora que no ha sido retirada a pesar de la obra. (Remontadora Ramírez)
79		oriental	ETB está instalando redes en donde ya hay andén nuevo.
82		oriental	Instalación de plaquetas.
82		occidental	Al frente del 82-35 hay dos bases para poste muy cerca entre si.
83		oriental	Mala calidad de las tabletas : rotas en un sifio por donde no hubiera podido pasar un carro.
85		occidental	Relleno de juntas en silicona. 85-57 Hicieron un acceso vehicular donde no hay garaje y le pusieron bolardos.

Observaciones

- Se cortaron las puntas de los tornillos de anclaje de los postes peatonales. Sin embargo, esto no cumple con las especificaciones y la tuerca sigue siendo obstáculo.
- Como siempre la señalización.
- Las tapas instaladas por la ETB son vergonzosas.
- Hay muchas tabletas rotas y/o vencidas. Esto habla muy mal de las especificaciones de una obra que no se ha inaugurado.
- Las materas se están instalando sobre los mismos ejes por los que van las redes y en algunos casos el espacio dejado al árbol es muy poco.

Viernes 28 de Mayo (8 am)

TRAMO			OBRAS EN EJECUCION
de calle	a calle	costado	OBSERVACIONES
72	74	oriental	Remates y fundición de tapas
74	76	oriental	Colocación de plaquetas sobre una mezcla muy pobre. Elaboración de materas.
77	80	ambos	Listo
81		oriental	Construcción. Demolición y alistado.
82	86	occidental	Levantaron algunas de las plaquetas rotas. 82-41, 82-43, 86A-07, 87-60 (oriental)
Parque Virrey			También va hacia arriba por el costado sur. Está en proceso de descapote.
88		occidental	Las bahías están por debajo del nivel de rodadura de la vía ; se pueden presentar apozamientos.
92		oriental	Alistado en arena.
93		oriental	Colocación de plaquetas y alistado
94		ambos	Remates, inicio separador occidental
95		occidental	Demolición
96		oriental	Alistado. En adelante están demoliendo hasta la calle 100.

Observaciones

- Es notorio el mejoramiento de la señalización, ya que salvo muy contadas excepciones, la obra y los obstáculos están rodeados por cinta o tienen alguna señal visible. Así mismo en los casos en que la obra ocupa todo el espacio para el peatón se han dispuesto corredores señalizados para su circulación. Las tapas de la ETB son patéticas.

CCB-SALITRE

Top. CCB0002



14129

14129

FECHA DE VENCIMIENTO

17 ABR. 2000

CEEB